Należność pocztowa opłacona ryczałtem

Rok XI. Warszawa, 15 czerwca 1930 r. Nr. 12 (170)

MASZYNISTA

ORGAN ZWIĄZKU ZAW. MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

PISMO ZAWODOWE, POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca. Redakcja i Administracja **Warszawa, Chmielna 9 m. 9, tel.:** 195-28 i 539-00. **Konto czekowe P. K. O.** 3585. Cena pojedyńczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopismo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie.

Bibl. Jag.

W OCZEKIWANIU

Z natężoną uwagą śledzi kraj cały rozwój wypadków politycznych i z niepokojem usiłuje odgadnąć, jakim torem potoczy się dalsza walka między władzą ustawodawczą a wykonawczą. Dzień zebrania się Sejmu na posiedzenie pierwsze po odroczeniu sesji na dni 30, t. j. dzień 23 czerwca 1930, winien być w tym względzie momentem przełomowym i przyniesie zapewne wyjaśnienie sytuacji.

W artykule p. t. „Czyim kosztem?", zamieszczonym w Nr. 11 „Maszynisty" z r. b. staraliśmy się udowodnić, o ile rozwój wypadków politycznych interesuje kolejarzy, jako takich. Wskazaliśmy tam na szereg spraw, na których załatwienie kolejarze oczekują od długiego czasu, a które załatwione być nie mogą, bo Sejm pracować nie może. Pragmatyka, przepisy emerytalne, likwidacja pretensyj do kas emerytalnych b. zab. rosyjskiego, traktaty handlowe, ustawy podatkowe, walka z kryzysem gospodarczym — oto przykładowo wymienione, a najważniejsze z tych spraw. Zbytecznem byłoby dowodzić i wykazywać, jak bardzo kolejarzom zależy i zależeć musi na szybkiem załatwieniu tych palących zagadnień i z jakiem utęsknieniem oczekują oni chwili, w której aparat ustawodawczy będzie mógł wreszcie ruszyć z miejsca, aby zająć się ich rozważeniem i załatwieniem.

Jednakże nie tylko po to potrzebna nam jest sesja sejmowa. Sejm, jak wiadomo, posiada nie tylko funkcje ustawodawcze, lecz nadto posiada prawo i obowiązek kontrolowania działalności Rządu.

Stosunki w kolejnictwie naszem wymagają takiej kontroli coraz to więcej. Okres ostatnich lat czterech nagromadził wiele materjału, który domaga się opublikowania i publicznego wyjaśnienia. Wiemy wszyscy, o co chodzi, choć nikt z nas dotąd nie poruszał tych spraw publicznie z należytym naciskiem i pożądaną jasnością. Czas jednak najwyższy, aby zacząć omawiać te zagadnienia, choć w obecnych warunkach jest to zadanie dość niebezpieczne.

Mamy na myśli bardzo dziwne, wprost paradoksalne stosunki, wytworzone przez czynną akcję obozu sanacyjnego wśród kolejarzy. Obóz ten wciska się wszystkiemi drogami do kolejnictwa i usiłuje za wszelką cenę zjednać i skaptować sobie kolejarzy. Nie jest to praca łatwa, ani wdzięczna, a z biegiem czasu staje się coraz to trudniejsza i uciążliwsza. Kolejarze mają swoją tradycję obywatelską i organizacyjną, są uświadomieni i zorganizowani. Od lat 10-ciu kształcą się systematycznie w wiedzy i uświadomieniu społecznem w swych organizacjach zawodowych. Moment chwilowego entuzjazmu dla przewrotu majowego, moment masowej psychozy z czasu ostatnich wyborów minął już dawno — to też droga do sumienia i przekonań kolejarzy łatwą i prostą nie jest.

Jesteśmy zwolennikami swobody, wolności i równości, nie zaprzeczamy zatem nikomu prawa do szerzenia swoich idei wśród pracowników kolejowych, byleby tylko działał uczciwie, przekonywał argumentami i nie używał nacisku ani też wymuszenia.

Tym warunkom działalność sanacji nie odpowiada, wręcz przeciwnie, ogranicza się wyłącznie do stosowania metod godnych nie tylko napiętnowania ze względu na ich niemoralność, ale wręcz godnych kary z powodu naruszenia podstawowych zasad wolności obywatelskiej i z powodu stosowania bezprawnego nacisku urzędowego.

Pomijamy działalność rozmaitych operetkowych sanacyjnych związków czy to C. Z. K. (B. B. S.), czy też rozmaitych Federacyj, pomijamy rozmaite, bezczelne w tonie, a kłamliwe w treści odezwy, któremi za podejrzane pieniądze zasypują te Związki pracowników kolejowych. Pomijamy destrukcyjną robotę tych pachołków sanacyjnych, popieranie przez nich wszelkich secesyj, rozłamów i opozycyj, pomijamy nawet sposoby, któremi się posługują w tej „zbożnej" pracy w tem dziele „uzdrowienia" stosunków przy pomocy najpodlejszych metod i najbrudniejszych środków.

Chcemy natomiast zatrzymać się na 2 innych objawach sanacji moralnej w kolejnictwie, t. j. na działalności konfidencyjno - policyjnej, oraz na t. zw. przysposobieniu wojskowem.

Kolejnictwo polskie nigdy nie było wolne od ingerencji defenzyw, II-gich oddziałów, policji politycznej i t. p. Nigdy jednak ingerencja ta nie posiadała takiego nasilenia, a co gorsza, takiego jednostronnego zabarwienia, jak obecnie. Metody tej działalności i tej ingerencji są poprostu wstrętne: dany „czynnik ładu i porządku społecznego" kaptuje sobie za pieniądze konfidentów, płatnych szpiegów wśród samych pracowników kolejowych. Werbuje oczywiście same szumowiny moralne, bo

uczciwy i szanujący swą godność obywatel funkcyj takich się nie podejmie. Konfident musi odrobić judaszowe srebrniki, więc denuncjuje, gdzie może i kogo mu się uda. Otwiera się dlań świetne pole do wywarcia zemsty osobistej na kolegach, którzy mu są z tych, czy owych względów niemili. Rezultat: jeśli można, to zwolnienie, jeśli nie, to conajmniej przeniesienie, ale takie, aby ofiarę zniszczyć i zgnębić do ostatka. Czasem decyzje takie zapadają wprost na żądanie posłów i działaczów, którym dany pracownik jest „niewygodny", czasem powodem przeniesienia jest sprytnie obliczony i wykombinowany wywiad, jak dany pracownik głosował czy to do Sejmu, czy też nawet do Rady Miejskiej, nierzadko winny jest kogut delikwenta, zachodzący do kur ajenta policyjnego lub nieporozumienia rodzinne między żonami, czy też dziećmi. Formalnie, dany pracownik zostaje zadenuncjowany jako „nieprawomyślny", „niebłagonadiożny", „wrogo usposobiony do Państwa Polskiego" lub, co gorzej, jako „złośliwy partyjnik antysanacyjny". Kiedy okoliczności wymagają jakichś ceremonij, śledztwa czy też dyscyplinarki, usłużne osoby, nierzadko urzędowe, wykonują niemożliwe koziołki i wywijasy, czepiają się byle paszkwilu, byle artykułu w jakiejś szmacie brukowej, ba nawet same zamieszczają takie artykuły, byle tylko stało się zadość istotnemu celowi tej akcji.

Trudno bez najwyższego wstrętu przypatrywać się tej „moralnej sanacji". Niszczy ona jednych, deprawuje moralnie drugich, wytwarza zgniłą i duszną atmosferę, pozostawia za sobą smrodliwe miazmaty i zapach dosłownie kloaczny. Żyjemy wszyscy w tej atmosferze, zatruwamy się nią, ale mamy już tego stanowczo dosyć. Tęsknimy codzień to silniej do jawności, do wolności, do uczciwych metod i uczciwej gry. Kto winien, kto istotnie jest szkodliwy dla Państwa, lub dla interesu służby — tego należy oskarżyć, udowodnić mu winę, ukarać, usunąć; ale nie wolno gnębić i niszczyć ludzi na podstawie tajnych donosów, pod pokrywką „tajemnicy urzędowej" i „bez podania dowodów". To bagno moralne trzeba osuszyć, gdyż inaczej zrujnuje nas wszystkich i wciągnie nas w otchłań bez dna, z której wyjścia niema innego, jak tylko srogi i bezwzględny porachunek z rycerzami podobnych metod i podobnie podłych sposobów walki politycznej.

Jeżeli chodzi o kolejowe przysposobienie kolejowe — to jest kwestją do dyskusji: czy kolejarzom, którzy wszyscy prawie bez wyjątku pozostać muszą w czasie wojny na swoich stanowiskach, potrzebne jest wogóle takie przysposobienie, a w szczególności, czy niezbędne są do tego przysposobienia kompanje honorowe, karabiny, ćwiczenia w terenie, Koła miejscowe, okręgi, Walne Zjazdy i czasopisma, w których o przysposobieniu jest mało, ale za to dużo artykułów czołobitnych i służalczych, czyli, według nowej terminologji, „hołdowniczych".

Ale nie o to nam chodzi. Niech, kto chce, „przysposabia się" wojskowo, jak mu się podoba — to jego własna sprawa. Naszą natomiast rzeczą jest stwierdzić, że na P. K. P. nie przysposabią się bynajmniej ten, kto chce, lecz przysposabiają się ci, którzy muszą, dosłownie muszą. Niedawno słyszeliśmy z ust miarodajnych, że przymusu pod tym względem nie ma i być nie powinno. Oczywiście, oczywiście, któż ośmieliłby się twierdzić publicznie, że jest inaczej? Powiedzcie to jednak pierwszemu lepszemu kolejarzowi na dowolnym punkcie sieci kolejowej, a roześmieje się wam prosto w nos. Niech sprobuje nie mieć dobrowolnej ochoty do „przysposobienia", a poczuje wnet, czem to pachnie, niech się ośmieli mieć własne zdanie, albo co gorzej, wystąpić — przekona się wnet na własnej skórze, jak ciężko zbłądził.

Posiadamy dowodów setki, możemy je na żądanie przedstawić i przedstawimy, gdy czas na to przyjdzie. Do byle bubka „przysposobieniowego" udają się w pokorze osiwiali w służbie naczelnicy po protekcję, bez tego bowiem, ani rusz. Byle jaki wpływowy „przysposobieniec" rozdaje posady i awanse lub udaje, że może to uczynić. Samo przysposobienie rozrasta się dzięki tym metodom i sięga po funkcje, które z przysposobieniem właściwem nie mają nic wspólnego. Staje się szkołą polityczną, co gorsza, partyjną, zmusza do wyznawania pod przymusem i pod grozą ciężkich następstw służbowych sanacyjnej wiary, sięga po opanowanie zupełne życia kolejarza we wszystkich jego przejawach. Wszystko to dzieje się pod pokrywką szlachetnego celu, ale przy pomocy bynajmniej nieszlachetnych metod.

I to już także kolejarzom dojadło do żywego. Nie tylko tym maluczkim, z którymi bezrobotni kaprale wyczyniają manewry, ale przedewszystkiem tym wielkim, którzy nie wiedzą, po co są, skoro za nich rządzi i włada przysposobienie i skoro nie mają swobody decyzji.

Dlatego wielkim głosem wołają kolejarze: kontroli, kontroli, Sejmu, dochodzeń, wyzwolenia z tej dusznej atmosfery, oczyszczenia tej augjaszowej stajni!!!

Międzynarodowa Konferencja Pracowników Kolejowych

(Madryt, 28 kwietnia — 4 maja 1930 r.).

III.

W dalszym ciągu swego referatu **o ogólnem bezpieczeństwie na kolejach** omawiał kol. **Bidegaray** (Francja) następujące problematy:

Jeżeli chodzi o **wypadki kolejowe, spowodowane przez osoby postronne,** nie należące do personelu kolejowego, to najczęstszemi i najważniejszemi z nich są wypadki na przejazdach kolejowych. Częstotliwość i liczba tych wypadków zwiększa się z roku na rok. To zwiększenie przypisać należy z jednej strony niebywałemu wzrostowi komunikacji samochodowej, z drugiej zaś strony tendencji do usuwania zapór drogowych, której nie towarzyszy równoczesne uświadomienie ludności, korzystającej z komunikacji drogowej.

Zapory drogowe nie stanowią bynajmniej środka bezwzględnie pewnego, usuwającego wszelkie niebezpieczeństwo, a nawet, jeżeli chodzi o zapory obsługiwane na odległość, stanowią one raczej zwiększenie niebezpieczeństwa, niż jego usunięcie. Temniemniej jednak, na przejazdach o bardzo silnem natężeniu ruchu, zapory obsługiwane stale z miejsca stanowią najlepszą z możliwych gwarancję bezpieczeństwa.

Przejazdy niestrzeżone winny być chronione przez stosowne, dobrze widoczne sygnały ostrzegawcze, ustawione w należytej odległości od toru. Przy samym torze niezbędne są ponadto ponowne sygnały, nakazujące zatrzymanie się, a wprawiane w ruch automatycznie przez zbliżający się pociąg. Lekceważenie sygnałów ostrzegawczych powinno być uznane przez prawo za przestępstwo i karane sądownie.

Wszystkie te urządzenia należy jednak traktować, jako środki zaradcze tymczasowe, zanim możliwe będzie wprowadzenie jedynego właściwego środka zaradczego, którym jest zupełne skasowanie przejazdów i urządzenie skrzyżowań w różnych poziomach (wiadukty). Wysiłki i starania w tym kierunku winny być intensywniejsze, niż dotychczas.

Personel kolejowy zbyt często podlega wypadkom, a pracownicy stają się stanowczo za często ofiarami tych wypadków. Nigdzie nie ma pod tym względem warunków idealnych, stosunkowo jednak najlepiej jest w Anglji. Natomiast zarówno na kontynencie Europy, jak też i w Ameryce stan sprawy jest zatrważający, a pracownicy kolejowi mogą z całą słusznością twierdzić, iż ryzyko ich pracy zawodowej jest niepomiernie wielkie.

Jeżeli chodzi o personel parowozowy i pociągowy, to wspomniane działy służby są częściowo przynajmniej uprzywilejowane, skoro zarządy kolejowe dbają pośrednio o bezpieczeństwo tych gałęzi służby, gdyż łączy się ono nierozerwalnie z bezpieczeństwem podróżnych. Nadmierną jest liczba wypadków, których ofiarami padają pracownicy drogowi. Toż samo dotyczy pracy przetokowej i służby ustawiaczy. Problemat sprzęgieł automatycznych jest problematem

olbrzymiej doniosłości, oznacza bowiem uwolnienie od niebezpieczeństwa śmierci wzgl. ciężkiego kalectwa wielu setek pracowników kolejowych, którzy obecnie giną lub stają się kalekami pod kołami przetaczanego taboru. Także i hamowanie wagonów przy pomocy t. zw. „klinów" na dworcach rozrządowych pochłania setki ofiar rocznie. Liczba tych wypadków byłaby o wiele mniejsza gdyby Zarządy kolei dbały więcej o wprowadzenie nowych urządzeń i wynalazków, o należytą organizację pracy i należyte wyposażenie personelu w potrzebne narzędzia.

Ryzyko, wynikające z ludzkiej omylności wzgl. nieuwagi daje się wydatnie zmniejszyć przez polepszenie warunków pracy i bytu pracowników. Przesadnem, niewątpliwie, było twierdzenie, że pogorszenie warunków pracy i płacy prowadzi koniecznie i zawsze do upadku sił fizycznych i przytomności umysłu pracowników, działają tu bowiem różne inne przyczyny w kierunku bądź prostym (choroby, wady fizyczne i umysłowe, brak nadzoru, niedbalstwo), bądź też odwrotnym (obowiązkowość, poświęcenie). Trudno się jednak uwolnić od wrażenia, że złe warunki życiowe pracownika i troska o niezaopatrzoną rodzinę wzmagają ryzyko wypadków i pogarszają wyraźnie warunki bezpieczeństwa.

Natomiast **istnieje bezpośredni i ścisły związek między warunkami bezpieczeństwa, a czasem pracy.** Zbyt trudno jest odpowiedzieć na pytanie, czy ośmiogodzinny dzień pracy stanowi dostateczną gwarancję bezpieczeństwa ruchu czy też wypadałoby czas pracy skrócić dalej jeszcze. Jest jednak rzeczą niewątpliwą, że ośmiogodzinny dzień pracy gwarantuje stanowczo mniejszą liczbę wypadków, aniżeli dłuższy czas pracy. Chodzi jednak o to, aby to był **rzeczywisty i prawdziwy ośmiogodzinny czas pracy**, nie zaś fałszowany i naciągany. Bardzo niewiele jest krajów, które wprowadziły u siebie prawdziwy, ośmiogodzinny czas pracy. Najczęściej fałszuje się zasadę w sposób cyniczny, bądź też „współczynniki" bądź też przez rozmaite teorje o „pozostawaniu w gotowości do pracy", o „prostej obecności na posterunku" i o „wartościowaniu pracy" (tak, jak u nas — przyp. Red.).

Zbadania wymaga kwestja **czy i o ile służba w porze nocnej zwiększa niebezpieczeństwo pracy.** Okoliczności wskazują, że tak jest istotnie, dotąd brak jednakże dostatecznie ścisłych i niewątpliwych dowodów. Gdyby badania te przyniosły odpowiedź twierdzącą na postawione powyżej pytanie (a jest to bardzo prawdopodobne), wówczas koniecznemi byłyby zarządzenia, dotyczące zarówno czasu trwania służby nocnej, jak też i należytego wypoczynku przed taką służbą.

Także i **wykształcenie zawodowe** jest skutecznym środkiem, wzmagającym bezpieczeństwo i zdolnym usunąć szereg wypadków, spowodowanych omylnością personelu. W sposób należyty może pełnić służbę taki tylko pracownik, który dobrze wie i rozumie nie tylko co robi i jak to robić należy, lecz także dlaczego i po co to robi i jakie są skutki jego czynności.

Podstawowym jednak warunkiem jest **należyta treść i odpowiednie ujęcie przepisów i instrukcji.** Zasadą winno być: 1) jasne, dokładne i wyraźne przepisy służbowe, przepisy ruchu i sygnalizacji, 2) metodyczne i celowe wykształcenie zawodowe.

Jeżeli chodzi o stan obecny — to urąga on w wielu krajach najelementarniejszym w tym względzie wymogom (u nas! — przyp. Red.). Powszechnie słychać uzasadnione skargi, że przepisy służbowe są zawiłe, niejasne, niedostępne, nieznane, pełne sprzeczności i w praktyce niemożliwe do wykonania. Częściej jeszcze słyszeć się dają zarzuty, że przepisy redagowane są z za zielonego biurka przez biuralistów i że nie są wydawane po to, aby służyły swemu celowi, lecz po to, aby można było na ich podstawie jaknajłatwiej pociągać pracowników do odpowiedzialności (u nas! u nas! — przyp. Red.).

Niemniej sposób wykształcenia zawodowego zarówno wstępnego (kursy, praktyka), jak też późniejszego dokształcania (pouczenia), pozostawia aż nazbyt wiele do życzenia (znowu u nas! — przyp. Red.).

Poważnym środkiem zapobiegawczym mogą stać się **należycie prowadzone dochodzenia, dotyczące przyczyn wypadków.**

Naogół dochodzenia takie prowadzone są wyłącznie przez zainteresowane przedsiębiorstwo kolejowe. Śledztwo sądowe następuje wówczas tylko, gdy zachodzi podejrzenie popełnienia przestępstwa. Takie śledztwo sądowe nie ma jednak żadnego dosłownie znaczenia, gdyż prowadzone jest przez ludzi niefachowych, opiera się przeważnie na opinji ekspertów, zależnych od zainteresowanego przedsiębiorstwa, a, co najważniejsze, do niczego nie zobowiązuje zarządów kolejowych, wobec czego rezultaty takiego śledztwa są stale lekceważone i pomijane przez przedsiębiorstwa kolejowe.

Dochodzenia, prowadzone przez zarządy przedsiębiorstw kolejowych, których zadaniem powinno być, właściwie, ustalenie objektywne przyczyn wypadku w tym celu, aby na przyszłość podobnym wypadkom zapobiec — stają się w rękach biurokratów prawie zawsze karykaturą dochodzeń. Rezultat ostateczny sprowadza się najczęściej do obwinienia jednego lub kilku funkcjonarjuszów kolejowych — właściwego celu dochodzeń nie osiąga się prawie nigdy (u nas panowała przez pewien czas „teorja zamachowa", Rogów, Starogard — przyp. Red.).

W niektórych krajach przyznano ostatnio związkom zawodowym prawo uczestniczenia w dochodzeniach przez wydelegowanie przedstawicieli, którzy mogą być przy dochodzeniach obecni, a nawet brać w nich czynny udział. Należy powitać tę nowość z pełnem uznaniem, wprowadza ona bowiem do dochodzeń czynnik bezstronności, którego dotąd było brak. Należałoby sobie życzyć, aby prawo takie przestało coprędzej być przywilejem nielicznych tylko związków w kilku krajach, lecz aby przysługiwało związkom zawodowym we wszystkich bez wyjątku krajach.

Nawet jednak i ta, aczkolwiek daleko sięgająca, gwarancja nie powinna, zdaniem referenta, wystarczać, dla opinji publicznej. Bądź co bądź związki zawodowe reprezentują również osoby interesowane, nie jest zaś rzeczą właściwą, aby dochodzenia powierzać organom, które mają być równocześnie sędziami i oskarżonymi wzgl. oskarżycielami.

Z tego względu na uwagę zasługują prawa angielskie. W Anglji przysługuje Ministrowi Komunikacji (który nie jest, tak jak u nas, równocześnie generalnym dyrektorem przedsiębiorstwa kolejowego, a więc zainteresowanym), prawo badania we własnym zakresie każdego wypadku kolejowego. Rezultat dochodzeń komunikowany jest zarządom przedsiębiorstw dla wydania zarządzeń, mających na celu uniemożliwienie podobnych wypadków na przyszłość. Ponieważ Minister może każdemu takiemu zleceniu nadać moc prawa—przeto zarządy kolejowe zawsze idą dobrowolnie za jego wskazówkami.

Skądinąd wiemy, że warunki bezpieczeństwa ruchu kolejowego są w Anglji lepsze, niż gdziekolwiek indziej. Angielskie związki zawodowe przypisują ten stan rzeczy w dużej mierze rezultatom fachowych i bezstronnych zleceń, wydawanych przez Ministra Komunikacji. System angielski może się zatem poszczycić pięknymi rezultatami wobec czego winien być naśladowany także i w innych krajach.

W dalszym ciągu swoich interesujących wywodów rozważał kol. **Bidegaray** kolejno sprawę ustawicznego nadzorowania stanu urządzeń gwarantujących bezpieczeństwo ruchu, szkodliwe wpływy tendencyj oszczędnościowych i dążenia do uzyskania jaknajwiększych zysków, wreszcie zaś sprawę należytego prowadzenia statystyki wypadków, która również nie jest dla zagadnień bezpieczeństwa bez znaczenia. Z obszerniejszego streszczenia jego wywodów w tych dziedzinach zmuszeni jesteśmy jednak zrezygnować z powodu braku miejsca.

C. d. n.

Redakcja ponownie prosi Sz. Czytelników o pilne czytanie sprawozdań z Międzynarodowej Konferencji Prac. Kol. oraz zaprasza do rzeczowej dyskusji nad poruszanemi na tem miejscu zagadnieniami.

PODZIĘKOWANIE.

Niniejszem składam serdeczne podziękowanie Prezesowi Związku, kol. **Borkowskiemu**, za przychylne zajęcie się mą sprawą, oraz kol. **Schabowskiemu** za skuteczną obronę.

Józef Szerokl.

Ruch zawodowy a spółdzielczość w Polsce

Niezmiernie doniosłą rolę gra w walce o wyzwolenie warstw pracujących idea spółdzielczości, u nas dotąd, niestety, zapoznawana i obca ogółowi zorganizowanych w związkach zawodowych. Uznając konieczność propagandy spółdzielczości wśród naszych członków, zamieszczamy poniżej artykuł tow. J. Żerkowskiego, wprowadzający czytelnika w jasnym a treściwym wywodzie w sedno zagadnienia.

Red.

Na cenę każdego artykułu spożywczego czy innego wpływa cały szereg składników. Najpierw wartość surowca, potem przeróbka, zysk fabrykanta lub rolnika, robocizna, a następnie większa czy mniejsza ilość pośredników. Suma łączna tych kosztów — daje cenę sprzedażną, czyli rynkową.

Obliczenia statystyczne wykazują, że częstokroć koszty pośrednictwa są procentowo większe od kosztów składników surowcowych i robocizny. **Ekonomista francuski Roger Francq obliczył co do produktów przemysłowych, że na koszty produkcji przypada 46%, na koszty pośrednictwa 54% ceny artykułów;** amerykańscy statystycy wyliczają, je **koszty pośrednictwa często dochodzą do 60% ceny artykułu.** R. Francq wylicza koszty następująco: surowce 10%, płaca robotnicza 10%, koszty fabryczne 16%, ogólne i administracja 3%, procenty 2%, zysk przedsiębiorcy 5%, transport 5%, koszt i zysk hurtownika 12%, półhurtownika 13%, detalisty 24%.

Obliczono np., że jeśli pomarańcza u farmera na południu Francji kosztuje 5, to w Paryżu 21 centymów. Pośrednictwo podraża dwa i trzykrotnie cenę w stosunku do ceny wytwórcy. W Polsce przy porównaniu rozpiętości cen chleba, mięsa, nabiału, najjaskrawiej uwidacznia się ten proces podrażania produktu przez udział licznych pośredników.

Któż utrzymuje tę olbrzymią, a tak kosztowną armję kupców, hurtowników, detalistów? Zasadniczo najsłabsze klasy społeczne — robotnicy, urzędnicy, chłopi — najsilniej odczuwają ich ciężar na swych barkach.

Zagadnienie walki zawodowej wśród robotników komplikuje się przez to, że robotnik wywalczoną podwyżkę jako zawodowiec (wytwórca) traci niezwłocznie jako spożywca. Chcąc zatem realnie zwyciężać w walce o ekonomiczną poprawę bytu, klasa pracująca musi się bronić zarówno przez organizację zawodowe, jako też i spożywcze (spółdzielcze). Związek zawodowy pomaga robotnikowi wywalczyć od fabrykanta, przedsiębiorcy czy obszarnika wyższą płacę. **Chcąc jednak wywalczyć sobie jaknajlepsze warunki kupna artykułu i ominięcie haraczu na rzecz hurtowników, kupców, pośredników, — robotnicy muszą zrzeszać się w sklepy spółdzielcze, co pozwoli im** uzyskać realnie lepsze warunki za ich zarobione pieniądze.

Jeżeli zatem proletarjat pamiętać będzie tylko o jednym przeciwniku, zapominając, że druga część kapitalistów pochłania zarobki jego, to walkę zawsze przegra. Widzimy, że związki zawodowe i spółdzielnie spożywców to jakby dwa ramiona walki klasowej i ekonomicznej robotnika. Posiłkowanie się tylko jednem ramieniem w życiu społeczno-gospodarczem nie daje pełni siły klasie robotniczej i odbija się ujemnie na jej dobrobycie ekonomicznym.

Niedostatecznie jednakże jest uświadomić sobie teoretycznie jakąś prawdę; trzeba ją chcieć i umieć wprowadzić w życie. Olbrzymie masy, należące do związków zawodowych, muszą podjąć energiczną akcję celem skooperatyzowania i zorganizowania się spółdzielczo.

Droga do tego jest podwójna. Pierwsza i najważniejsza, to zapisywanie się do zorganizowanych już na danym terenie stowarzyszeń spółdzielczych. W Polsce istnieje prawie w każdej miejscowości, w każdym ośrodku fabrycznym, czy kopalnianym spółdzielnia spożywców. **Zadaniem działaczy miejscowych jest doprowadzić do tego, by wszyscy członkowie związków masowo zapisali się do kooperatyw, a następnie brali w życiu spółdzielni żywy i czynny udział.** Ożywi to i wzmocni ruch spółdzielczy gospodarczo i ideowo, przez co i korzyści dla członków będą większe (tańsze ceny, lepszy towar, zwroty od zakupów).

Druga droga — to zakładanie spółdzielni, o ile na miejscu niema stowarzyszenia. Praca tutaj musi być poczęta od podstaw. Należy zacząć od niewielkiej grupy, w której należy rozwijać uświadomienie spółdzielcze. Gdy już powstanie taka uświadomiona grupa chętnych do pracy spółdzielczej, należy zwrócić się do Komitetu Propagandy Spółdzielczości Robotniczej (Warszawa, ul. Warecka 7), prosząc o odpowiedniego instruktora i przy jego wskazówkach rozpocząć pracę organizacyjną, uruchomić punkty sprzedażne itp., itp.

Reasumując wszystko wysuwamy następujące hasło: zważywszy, iż walka o poprawę ekonomiczną bytu klasy robotniczej ma dwa fronty — przez związki zawodowe i spółdzielczość — proletarjat zorganizowany zawodowo winien organizować się gospodarczo, wstępując masowo do miejscowych spółdzielni spożywców.

Jan Żerkowski.

SPRAWY SŁUŻBOWE

W SPRAWIE RYCZAŁTU ZA PRZESIEDLENIE PRACOWNIKÓW, POBIERAJĄCYCH DODATEK EKONOMICZNY.

W Dzienniku Urz. M. K. Nr. 15 z r. 1930 poz. 117 ukazało się rozp. M. K. Nr. P. 2/4992/30, zawierające wyjaśnienia do par. 19 przepisów o należnościach za podróże służbowe, delegacje i przeniesienia etatowych pracowników P. K. P. Ze względu na zasadnicze znaczenie tych wyjaśnień i wobec chwiejnej praktyki w poszczególnych DKP. podajemy poniżej treść tegoż rozporządzenia w pełnem brzmieniu:

„Wobec zapytań niektórych Dyrekcyj Okręgowych K. P. w jakim wymiarze należy pracownikom, pobierającym dodatek ekonomiczny wypłacać ryczałt na przesiedlenie, M. K. wyjaśnia, co następuje:

Przepis par. 19 rozp. Rady Ministrów z dn. 17.X.1927 r. o należnościach za podróże służbowe, delegacje i przeniesienia etatowych pracowników P. K. P. (Dz. U. R. P. Nr. 99, poz. 860 z r. 1927 i Dz. Urz. M. K. Nr. 8 poz. 79 z r. 1928) przewiduje dla pracowników, pobierających dodatek ekonomiczny (żonatych lub wdowców z dziećmi) wyższy wymiar ryczałtu, gdyż wydatki przy przesiedleniu pracownika wraz z rodziną są niewątpliwie znacznie wyższe, w porównaniu do pracownika samotnego.

Z przepisu tego, jako też z wyjaśnienia do tego paragrafu (Dz. Urz. M. K. Nr. 8, poz. 79 z r. 1928) wynika wprawdzie, że ryczałt jest należnością, której przyznanie następuje bez obowiązku ze strony pracownika przedkładania rachunków tych kosztów, jednak, o ile idzie o przyznanie ryczałtu pracownikom, pobierającym dodatek ekonomiczny, należy wypłatę tego ryczałtu uzależnić od faktu przesiedlenia się rodziny pracownika do nowego miejsca służbowego, podobnie, jak to ma miejsce przy przyznawaniu innych należności, przewidzianych dla rodziny pracownika w p. 1) powyższego paragrafu.

W wypadku, gdy pracownik, pobierający dodatek ekonomiczny, czy to z powodu trudności mieszkaniowych, czy to z powodu innych okoliczności (separacja) przenosi się sam, bez rodziny, wskutek czego ponosi również mniejsze wydatki, połączone z przeniesieniem, należy mu przyznać ryczałt w wymiarze dla samotnych.

Dopiero po przesiedleniu się jego rodziny do nowego miejsca służbowego należy wypłacić mu ryczałt w wyższym wymiarze, względnie różnicę, między kwotą pobraną, a ryczałtem, przewidzianym dla pracowników, pobierających dodatek ekonomiczny.

W razie wątpliwości, należy uzależnić wypłatę wyższego ryczałtu od dostarczenia ze strony przeniesionego pracownika odpowiedniego dowodu (zameldowania rodziny w nowem miejscu służbowem)".

ZAWIADAMIANIE EMERYTÓW O SPOSOBIE OBLICZENIA ZAOPATRZEŃ I O POTRĄCENIACH.

Okólnikiem z dnia 16.VII.1929 r. Nr. 5741/7/29 (Dz. Urz. M. K. Nr. 12/29 poz. 129) zarządziło M. K., aby emeryci otrzymywali przy wypłacie

zaopatrzenia szczegółowe obliczenie wszystkich pozycyj, z których składa się należne im zaopatrzenie, tudzież wszystkich potrąceń, które w danym miesiącu z danego zaopatrzenia zostały uskutecznione. Celem ujednostajnienia sposobu podawania tych obliczeń wprowadziło M. K. równocześnie nowy wzór czeków P. K. O., które na stronie odwrotnej posiadają stosowne rubryki.

Obecnie, zarządzeniem z dnia 1-go maja 1930 Nr. II. 3781/30 (Dz. Urz. M. K. 15/30 poz. 119) M. K. postanowiło, iż podawanie wyżej określonych obliczeń ma być stosowane tylko przy pierwszem użyciu nowego wzoru czeków oraz przy przekazywaniu zaopatrzenia za miesiąc styczeń każdego roku, a w innych miesiącach w ciągu roku tylko wówczas, gdy zachodzi zmiana poszczególnych pozycyj należności lub potrąceń w porównaniu z poprzednim miesiącem.

Należy również uwidocznić należności i potrącenia przy przekazywaniu jednorazowych wypłat z tytułu nadzwyczajnych dodatków, wyrównań i t. p.

Natomiast w miesiącach, w których żadna zmiana nie zachodzi, nie należy wypełniać zestawienia należności i potrąceń, lecz tylko umieszczać na odwrocie czeku napis (odcisk stempla): „Bez zmiany".

W SPRAWIE STOSOWANIA PRZEPISÓW O SŁUŻBIE PRÓBNEJ I EGZAMINACH.

Ponieważ przy stosowaniu przepisów o służbie przygotowawczej i egzaminach (rozp. M. K. z dn. 14.VII. 1929 r. Nr. I. 12785/2/29 Dz. Urz. M. K. 8/29 poz. 88) niektóre Dyrekcje stosują praktykę niezgodną z treścią tych przepisów, przeto wyjaśniamy, co następuje:

1) Przepisy te weszły w życie z dniem 1 lipca 1929 r. i wstecz stosowane być nie mogą.

2) Egzaminy złożone do dnia 30 czerwca 1929 r. na podstawie dawniej obowiązujących przepisów egzaminacyjnych uznane zostały za równorzędne z egzaminami ustalonemi w nowych przepisach tak, że pracownicy, którzy egzaminy takie złożyli z pomyślnym wynikiem, nie potrzebują egzaminów tych powtarzać (§ 63 przepisów egzamin.).

3) Podania o dopuszczenie do egzaminów, złożone do dnia 25 czerwca 1929 r. (dzień ogłoszenia rozp. M. K. przytoczonego na wstępie) Dyrekcje winne były rozpatrzeć na podstawie dawnych przepisów egzaminacyjnych i przeprowadzić odnośne egzaminy również na podstawie dawnych przepisów. Egzaminy złożone na tej podstawie uznać należy również za równoznaczne z egzaminami przewidzianemi w nowych przepisach, tak, że egzaminów tych powtarzać nie trzeba.

4) Warunki przewidziane w § 36 przepisów egzaminacyjnych (jednoroczne zatrudnienie w warsztatach, rok w zajęciu próbnem w charakterze pomocnika maszynisty, najmniej 30.000 klm. na parowozie—dla kandydatów do egzaminu na pomocnika) i w § 37 tychże przepisów (36 miesięcy stałej służby w charakterze pomocnika masz. w pociągach towarowych, osobowych i na przetaczaniu i 50,000 klm. w pociągach — dla kandydatów do egzaminu na maszynistę) są warunkami dopuszczenia do egzaminu, nie zaś warunkami do awansu czy też przyjęcia na etat. Warunki te obowiązują tylko tych pracowników, którzy zgłaszają się do egzaminu po dniu 1.VII. 1929. Pracownicy, którzy już posiadają odnośny egzamin nie potrzebują uzupełniać tych warunków, choćby zostali dopuszczeni do egzaminu bez wypełnienia tych warunków. Wobec tego egzaminowani kandydaci winni być przyjmowani na etat, a egzaminowani pom. masz. II kl. winni być awansowani na pom. masz. I klasy wyłącznie w miarę wolnych miejsc w etatach, kwalifikacji i starszeństwa służbowego. Dyrekcje nie mają natomiast prawa wstrzymywać nadawania etatów, ani też awansowania aż do wypełnienia warunków określonych w § 36 i 37.

Na wypadek, gdyby w zakresie stosowania omawianych przepisów istniały w poszczególnych okręgach wzgl. kołach jeszcze wątpliwości, wyżej niewyjaśnione, prosimy zwracać się o opinję do referatu prawnego Centrali.

W SPRAWIE NOWELIZACJI WZGL. UZUPEŁNIENIA PRZEPISÓW O LISTACH STARSZEŃSTWA

Na podstawie uchwały Zarządu Głównego z dn. 26.V. 1930 Prezydjum Zw. wystąpiło do M. K. z memorjałem dotyczącym nowelizacji wzgl. uzupełnienia przep. o listach starszeństwa (rozp. M. K. z dn. 19.X. 1929 r. Nr. I. 20268/2/29. Dz. Urz. M. K. 22/29 poz. 177, patrz „Maszynista" Nr. 1 z r. 1930, str. 5 i następne).

W memorjale tym Prezydjum domaga się imieniem Związku spełnienia następujących postulatów:

1) Wydania zarządzenia, aby przy przydzielaniu pracy (obsada pociągów) obowiązywała w zasadzie lista starszeństwa.

2) uzupełnienia przepisów o listach starszeństwa postanowieniami określającemi starszeństwo zdegradowanych przy uwzględnieniu zasady, iż starszeństwo to winno liczyć się od dnia pierwotnego mianowania na to stanowisko, do którego pracownik został zdegradowany.

3) nowelizacji przepisów o listach starszeństwa w odniesieniu do maszynistów II kl. i I kl. w dyrekcjach b. zaboru austrj. według następujących zasad:

a) Pracownicy, którzy dnia 26.VII. 1924. (data wejścia w życie przepisów o starszeństwie służb. wydanych przez M. K. (rozp. Nr. 8707/2/27) byli już maszynistami II klasy i którzy są nimi dotychczas, tudzież masz. I kl., którzy zajmowali to stanowisko już w dniu wskazanym wyżej, winni być umieszczeni na czele listy starszeństwa masz. II kl., wzgl. masz. I klasy, w porządku takim, jaki był ustalony według dawnych, austrjackich przepisów o starszeństwie służbowem;

b) powyżej pod a) określony porządek starszeństwa obowiązywać winien już przy awansach na 1.VII. 1930.

4) wydania rozporządzenia wyjaśniającego do § 5 pkt. 3 przepisów o listach starszeństwa w tym sensie, aby za „datę mianowania na dotychczas zajmowane stanowisko" u pomocników masz. i masz. uznana być mogła tylko data mianowania na stanowisko w służbie parowozowej, nie zaś data mianowania na stanowisko, choćby równorzędne w jakiejkolwiek innej służbie (np. warsztatowej).

W SPRAWIE INTERPRETACJI I STOSOWANIA § 131 PRAGMATYKI.

§ 131 pragmatyki postanawia, iż pracownicy, skazani prawomocnym wyrokiem sądu karnego za przestępstwa z chęci zysku, wzgl. na karę, która pociąga za sobą utratę prawa do piastowania urzędów publicznych, podlegają zwolnieniu ze służby, z utratą wszystkich bez wyjątku praw, wynikających ze stosunku służbowego.

Dyrekcje O. K. P. pojęły i interpretowały ten przepis zbyt rygorystycznie, w szczególności zaś stosowały go do takich pracowników, którzy dn. 1 września 1929 znajdowali się już na służbie kolejowej, a na których ciążył najlżejszy choćby wyrok sądowy, wydany i uprawomocniony przed tym terminem. Nie zważano przytem na przedawnienie skutków kary, a zdarzały się również zwolnienia na podstawie wyroków nieuprawomocnionych, wzgl. na podstawie wyroków, które orzekały zawieszenie wykonania orzeczonej kary.

Na skutek energicznych starań, podjętych przez organizacje zawodowe, w szczególności zaś także i przez Prezydjum ZZM. Ministerstwo wydało ostatnio okólnik, wyjaśniający Dyrekcjom właściwy sposób interpretacji i stosowania postanowień § 131 pragmatyki.

Według tego okólnika, § 131 pragmatyki wstecz nie obowiązuje, nie może mieć zatem zastosowania do pracowników, którzy dnia 1 września 1929 byli już na służbie P. K. P., jeżeli obowiązujące poprzednio dzielnicowe przepisy pragmatyczne nie przewidywały w takich wypadkach automatycznego wydalenia ze służby. Jeżeli zatem prawomocny wyrok sądowy, skazujący pracownika za przestępstwo z chęci zysku, wzgl. na karę, pociągającą za sobą utratę prawa do piastowania urzędu publicznego, zapadł przed 1.IX 1930, a pracownik znajdował się w tym dniu na służbie P.K.P. i jeżeli obowiązujące przed dniem 1.IX 1929 przepisy pragmatyczne nie przewidywały w takim wypadku wydalenia ze służby — przepis § 131 nie może być zastosowany, a dokonane już na tej podstawie zwolenienia winny być cofnięte, przyczem czas przerwy winien być zaliczony do czasu służby, a sama przerwa w niczem nie może umniejszać praw pracownika.

Co do stosowania przepisów § 131 w przyszłości, M. K. wyjaśniło, iż wy-

dalenie na mocy tego paragrafu nastąpić może dopiero wówczas, gdy dany wyrok sądowy stanie się prawomocny. Jeżeli nastąpiło odroczenie wykonania kary, a termin cdroczenia minie bez wykonania kary, wówczas wydalenie z § 131 nastąpić nie może.

Natomiast można w takich wypadkach pociągnąć pracownika do odpowiedzialności dyscyplinarnej, o ile zarzucany mu czyn stanowi równocześnie naruszenie obowiązków służbowych.

Streszczony powyżej okólnik M. K. przyczyni się niewątpliwie do usunięcia dotkliwej krzywdy, wyrządzonej licznym pracownikom przez zbyt rygorystyczną interpertację pragmatyki — nie załatwia jednakże wszystkich, wyników na tem tle, spraw.

Często zdarzały się mianowicie wypadki, w których Dyrekcje, skonstatowawszy fakt zasądzenia pracownika za przestępstwo z chęci zysku, ze względów raczej humanitarnych stosowały zwolnienia nie na podstawie §131, lecz na podstawie § 125 (zwolnienie bez podania powodów), jeżeli pracownik nie miał jeszcze 10, wzgl. 15 lat służby. Dyrekcje czyniły to przeważnie w tym celu, aby pracowników nie pozbawiać ew. nabytych praw emerytalnych, wzgl. aby im nie utrudniać w przyszłości znalezienia innego zatrudnienia.

Jednakże obecnie, po wydaniu przepisów, wyjaśniających postanowienie § 131, to dobra wola Dyrekcyj wyszła takim zwolnionym na szkodę. Pracownik, zwolniony na podstawie § 125, nie ma prawa powoływać się na urzędową interpretację § 131, skoro paragraf ten do niego nie został zastosowany; nie on ma również prawa kwestjonować zwolnienia z § 125, skoro ten paragraf przewiduje zwolnienie bez podania powodów, co oczywiście oddaje sprawę do całkowicie swobodnego uznania władzy przełożonej.

Inne wątpliwości nasuwają się tutaj w związku ze sposobem obliczenia „czasu służby". § 125 odwołuje się w tym względzie do § 12, ten zaś ostatni paragraf był zupełnie niezrozumiały, zanim nie ukazało się rozp. M. K. Nr. P. 2/12130/30 (Dz. Urz. M. K. Nr. 14/30 poz. 106. Patrz „Maszynista" Nr. 11 z r. 1930, str. 73 i nast.) Wobec tego, obliczenie „czasu służby" i ustalenie, czy pracownik podlega postanowieniom § 125, było przeważnie dowolne i nieuzasadnione.

Z tych wszystkich względów uważamy, iż zwolnienia, których istotnym powodem było skazanie pracownika za przestępstwo z chęci zysku lub na karę, powodującą utratę prawa do piastowania urzędów publicznych, winny ulec rewizji wobec wszystkich pracowników, którzy dn. 1.IX 1929 znajdowali się na służbie PKP, niezależnie od tego, czy formalną podstawą rozwiązania stosunku służbowego był § 131 czy też § 125 pragmatyki, i występujemy ze stosownym memorjałem w tej sprawie do M. K.

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

WYSTĄPIENIA I INTERWENCJE PREZYDJUM.

Dn. 7.VI 30 w M. K. w sprawie świadectw na Górnym Śląsku oraz w sprawach osobistych kol. kol. Kupca i Boratyńskiego — kol. **Komorowski.**

Dn. 12.VI 30 w M. K. w sprawach świadectw kopalń i hut na Górnym Śląsku, listy starszeństwa w Małopolsce, zaliczenie do starszeństwa zdegradowanych, udziału przedstawicieli Związku w układaniu turnusów, wypłacania zaległych djet delegowanym do Warszawy, umundurowania, w sprawie niefachowców z Górnego Śląska, w sprawach osobistych kol. kol. Stachlewskiego z Piotrkowa, Boratyńskiego z Nowego Sącza, Kupca z Rzeszowa, Gawina z Żywca.

Prace organizacyjne Prezydjum.

Dn. 2.VI 30. Sprawa Pileckiego — kol. kol. **Borkowski, Komorowski, Sommerfeldt.**

Dn. 3.VI 30. Sprawa przeciwko kol. Sommerfeldtowi za artykuł w Nr. 18 „Maszynisty" z r. 1929 — kol. kol. **Borkowski, Komorowski, Sommerfeldt.**

Dn. 10.VI 30. Posiedzenie C. K. P. P. — kol. kol. **Borkowski, Komorowski.**

Dn. 15.VI 30. Zjazd Okręgu Katowickiego — kol. kol. **Borkowski, Komorowski.**

DELEGACJA SPÓŁDZIELCZEGO STOWARZYSZENIA MIESZKANIOWEGO PRAC. KOL. w KIELCACH u p. MINISTRA KOMUNIKACJI.

Dnia 13 maja b. r. p. Minister Komunikacji inż. Kühn udzielił audjencji delegacji Spółdzielczego Stowarzyszenia Mieszkaniowego prac. kol. w Kielcach. Delegację prowadził sekretarz Zw. kol. **Siadak**; w jej skład wchodzili koledzy: **Michniewski, Nowak** i **Olczak.**

Delegacja zwróciła się do p. Ministra z prośbą o pomoc w sprawie wyjednania dla Spółdzielni państwowego gruntu pod budowę, stwierdzając, iż dotychczasowe starania Stowarzyszenia napotykały na niczem uzasadnione trudności zarówno ze strony władz miejscowych, jak też i ze strony Ministerstwa Rolnictwa.

Pan Minister, wysłuchawszy wywodów delegacji, obiecał, w miarę możności, przyjść Stowarzyszeniu z pomocą i poprzeć jego starania.

WARSZAWA.

Zjazd Okręgowy. Dn. 11.III 1930 r. odbył się Zjazd delegatów Kół Okręgu Warszawskiego. W zjeździe uczestniczyli z ramienia Prezydjum: Prezes Zw. kol. *Borkowski* i sekretarz Zw. kol. *Siadak.* Przewodniczył Zjazdowi Prezes Okręgu — kol. *Lisiewicz.* Sekretarzował kol. *Jaworski.* Porządek dzienny obejmował: 1. Sprawozdanie Zarządu Okręgowego i Komisji rewizyjnej. 2. Sprawy organizacyjne. 3. Uchwalenie budżetu okręgu na r. 1930-31. 4. Wybór Zarządu Okręgowego i Komisji Rewizyjnej. 5. Wolne wnioski.

Do pkt. 1) porządku dziennego zabrał głos kol. *Lisiewicz,* który zdał sprawozdanie ze swej działalności, szczegółowo omawiając sprawę awansów i listy starszeństwa, wiceprezes — kol. *Sawicki,* uzupełniając sprawozdanaie kol. Lisiewicza, omówił sprawę kolei dojazdowych. Następnie zabrał głos sekretarz i skarbnik Okręgu — kol. *Jaworski,* który zdał sprawozdanie organizacyjne oraz finansowe, przedstawiając stan kasy: przychód zł. 7437.85, rozchód zł. 6836.72, Saldo na 1.I. 1930 r. zł. 601.13. Według preliminarza bilans wykazuje, iż zaoszczędzono zł. 1.436.78.

Przewodniczący Komisji Rewizyjnej kol. *Zientala* stwierdza, iż książki kasowe prowadzone były prawidłowo i gotówkę w kasie znaleziono w porządku.

W dyskusji nad sprawozdaniem Zarządu Okręgowego brali udział kol. kol. Prawdzik, Krzeszewski, Gruszczyński, Niewrzała, Pruszyński, Dąbrowski, Godlewski, Kozaczkowski, Jabłonowski, Jackowski i inni. Kol. Borkowski omówił sprawy postulatowe, kol. Siadak scharakteryzował działalność t. zw. „opozycji", sprawy wewnętrzno - organizacyjne oraz gospodarkę finansową Związku.

W rezultacie dyskusji zebrani uchwalili rezolucję treści następującej:

„Zjazd Okręgu Warszawskiego potępia i piętnuje warcholską działalność jednostek zgrupowanych w t. zw. komitecie poznańskim i podpisanych pod wydawnictwem „Głos Maszynisty".

Treść wspomnianego „Głosu Maszynisty" jest ciężką obelgą rzuconą w twarz nietylko członkom Zarządu Głównego i Prezydjum, lecz nadto delegatom na ostatnie Walne Zjazdy i ogółowi członków Związku.

Zjazd Okręgu Warszawskiego stwierdza, iż przystąpienie Z. Z. M. do Związku Stowarzyszeń Zawodowych dokonane zostało zgodnie z wolą członków, wyrażoną przez uchwały Zjazdów wileńskiego i warszawskiego i zatwierdzone zostało w swobodnem i niczem nieskrępowanem głosowaniu na Zjeździe poznańskim. Jako bezczelne kłamstwo odrzucamy insynuację, jakoby członkowie Zarządu Głównego, Komisji Rewizyjnej oraz delegaci Zjazdu byli przekupieni — stwierdzamy natomiast, iż działali zgodnie ze swojem sumieniem i pełnili uczciwie swoje obowiązki zgodnie z wolą swoich mocodawców.

Działalność Prezydjum Związku, Zarządu Głównego zarówno w zakresie praw i interesów maszynistów, jako też i w zakresie gospodarki finansowej nie budzi w nas żadnych wątpliwości, stwierdzamy, iż w obu tych dziedzinach Związek szczycić się może bardzo daleko idącemi sukcesami. Wobec tego Zjazd Okręgu Warszawskiego wyraża w imieniu ogółu członków Okręgu zarówno członkom Prezydjum jak i Zarządowi Głównemu pełne zaufanie oraz podziękowanie za skuteczną i owocną pracę.

Zjazd Okręgowy stwierdza, iż jednostki zgrupowane w komitecie poznańskim działają jawnie na szkodę Związku i wspólnego dobra. Podjęli oni ataki na Związek w chwili, gdy ważą się losy pracowników kolejowych, gdy rozstrzygają się sprawy tak ważne i zasadnicze, jak: poprawa bytu, pragmatyka, przepisy emerytalne i t. p.

W takiej to chwili komitet godząc bezpodstawnie w cześć i dobre imię najwyższych

organów Związku, usiłując podważyć powagę uchwał walnych zjazdów i zaufanie do członków Głównej Komisji Rewizyjnej — działa świadomie na szkodę Związku jedynie w tym celu, aby organizację naszą osłabić i zniszczyć, a w ten sposób i wspólne nasze interesy zaprzepaścić . Tak czynić mogą tylko jednostki zaprzedane naszym wrogom i działające jawnie na szkodę maszynistów. Od takich szkodników, jako od pachołków zaprzedanych czynnikom postronnym i rozbijających za gadzinowe pieniądze własną organizację zawodową — ogół winien odwrócić się ze wstrętem i wykreślić ich nazawsze z szeregów organizacji i z grona koleżeńskiego.

Zjazd Okręgu Warszawskiego zwraca się zatem do ogółu członków Związku z apelem, aby wszyscy dopomogli do zupełnego zlikwidowania haniebnej działalności komitetu, który metodami swemi hańbi imię polskiego maszynisty i podrywa autorytet naszej organizacji".

Przeprowadzone za pomocą tajnego głosowania wybory do nowego Zarządu Okręgowego dały następujące wyniki: Prezes — kol. *Lisiewicz* Józef, sekretarz — kol. *Ludwisiak* Jan, skarbnik — kol. *Jaworski* Ignacy. Członkowie Zarządu kol. kol. *Kozaczkowski* i *Potrzebski*. Komisja Rewizyjna — kol kol. *Zientala* Marceli, *Gruszczyński* Zygmunt i *Niewrzała* Marjan.

Następnie Komisja budżetowa odczytała projekt budżetu, który Zjazd zatwierdził.

W wolnych wnioskach omawiano sprawy służbowe.

KRAKÓW, KRAKÓW - PŁASZÓW.

Zebranie Kół. Dn. 20.III 1930 r. odbyło się wspólne zebranie Kół: Kraków i Kraków-Płaszów. W zebraniu wzięli udział Prezes Związku kol. *Borkowski* i Prezes Okręgu kol. *Spyt.* Przewodniczył zebraniu kol. Spyt, udzielając głosu kol. Borkowskiemu. Kol. Borkowski w obszernem przemówieniu omówił sprawy postulatowe i organizacyjne, podkreślając, iż t. zw. „opozycja" jest już zapewnie zlikwidowana.

Po wysłuchaniu sprawozdania kol. Borkowskiego i kol. Spyta zebrani uchwalili rezolucję treści następującej:

„Zebrani maszyniści Kół Z.Z.M. Kraków i Kraków - Płaszów uchwalają, co następuje:

Zebrani podporządkowując się uchwałom X Walnego Zjazdu i w zupełności akceptują przystąpienie Z.Z.M. do Komisji Klasowych Związków.

Zebrani potępiają warcholską robotę kilku jednostek, które postępowaniem swem wykazują, że sami nie wiedzą do czego dążą. Zebrani potępiają krecią robotę p. Podermańskiego i Drożyńskiego i postanawiają warchołów tych zdaleka omijać.

Zebrani domagają się od Prezydjum Związku wystąpienia u miarodajnych czynników w sprawie przepisów pragmatycznych i emerytalnych, celem wprowadzenia tych przepisów w formie ustawy uchwalonej przez Sejm.

Zebrani domagają się rozpoczęcia budowy Domu Związkowego w Krakowie, gdyż wpłynie to bardzo dodatnio na rozwój organizacji.

Zebrani wyrażają pełne zaufanie Prezydjum i Zarządowi Głównemu Z.Z.M. za pracę, przyrzekając solidarność i gotowość poparcia wystąpień Związku na każde wezwanie".

STRYJ.

Wybór nowego Zarządu. Dn. 28.III 1930 na Walnem Zebraniu Koła wybrany został nowy Zarząd w następującym składzie: Przewodniczący — kol. *Wnęk* Wiktor, sekretarz — kol. *Paduch* Edward, skarbnik — kol. *Kantor* Edmund, członkowie Zarządu: *Sórówka* Stefan, *Wolański* Józef. Komisja Rewizyjna: kol. kol. *Paprocki* Ludomir i *Surycz* Aleksander.

CZĘSTOCHOWA.

Zebranie członków Koła. Dn. 24.III 1930 odbyło się ogólne zebranie członków Koła Z. Z. M. z następującym porządkiem dziennym: 1. Sprawozdanie Zarządu Koła i Komisji rewizyjnej. 2. Wybór nowego Zarządu. 3. Wolne wnioski. W zebraniu uczestniczył sekretarz Zw. kol. *Siadak* oraz Prezes Okręgowy kol. *Lisiewicz.*

Do pkt. 1. kol. Skawiński zdał sprawozdanie z działalności Koła za ubiegły okres, kol. Ziółkowski zdał sprawozdanie z działalności Komisji Rewizyjnej, podkreślając, iż Komisja znalazła książki kasowe w zupełnym porządku. W dyskusji nad sprawozdaniem brali udział kol. kol. Niedziałkowski, Szwabski, Koral i inni. Na wniosek Komisji rewizyjnej zebrani udzielili ustępującemu Zarządowi absolutorjum.

Wybory do nowego Zarządu Koła przeprowadzono za pomocą tajnego głosowania, którego wyniki nie zostały jeszcze ogłoszone.

Następnie zabrał głos kol. Siadak, który w obszernem przemówieniu zaznajomił zebranych ze staraniami, jakie czyni Zarząd Główny celem polepszenia bytu maszynistów. Omawiając wewnętrzne sprawy związkowe zobrazował działalność t. zw. „opozycji". Po dyskusji zebrani uchwalili rezolucję treści następującej: *„Zgromadzeni członkowie Koła Z.Z.M. Częstochowa potępiają działalność członków „opozycji", dążących do rozbicia naszej organizacji. Zebrani wyrażają zaufanie Zarządowi Głównemu i przyrzekają stać zawsze solidarnie w obronie swych praw".* Kol. Lisiewicz zaznajomił zebranych ze sprawami okręgowemi, z wystąpieniami Zarz. Okr. w sprawach awansów, listy starszeństwa i innych.

W wolnych wnioskach omawiano sprawę lokalu dla Koła.

SZCZAKOWA.

Wieczór pożegnalny. Dn. 16.II 1930 r. staraniem Koła miejscowego w Szczakowej odbył się wieczór pożegnalny z okazji przejścia w stan spoczynku kol. *Kraski* Augusta. W uroczystości wzięli udział członkowie Koła z rodzinami oraz zaproszeni goście.

Uroczystość zagaił Przewodn. Koła kol. Kozakiewicz, odczytując list od Prezesa Okr. kol. Spyta, który w imieniu Zaarządu Okręgowego wyraził kol. Krasce podziękowanie za sumienną i gorliwą pracę dla dobra Państwa, kolejnictwa i organizacji zawodowej, życząc mu zasłużonego wypoczynku w pełnem zdrowiu przez długie lata. W imieniu Koła miejscowego przemawiał Zaw. par. kol. Zimmermann, zaw. stacji p. Reichert, zaw. par. Trzebinia, kol. Bobrowski — poczem zabrał głos kol. Kraska, dziękując wszystkim za wzięcie udziału w uroczystem pożegnaniu, w szczególności pp. Zimmermannowi, Reichertowi, Bobrowskiemu oraz Zarządowi Koła miejscowego.

Po skończonej uroczystości odbyła się zabawa taneczna.

KOLUSZKI.

Walne Zebranie Koła. Dn. 6.III 1930 odbyło się Walne Zebranie członków Koła miejscowego z następującym porządkiem dziennym: 1. Sprawozdanie Zarządu. 2. Wybór Zarządu. 3. Wolne wnioski.

Sprawozdanie z działalności Zaarządu Koła za ubiegły okres zdał Przewodniczący Koła, kol. Pierzgalski oraz skarbnik Koła kol. Arczyński. Po dyskusji nad sprawozdaniem zebrani udzielili ustępującemu Zarządowi absolutorjum, postanawiając pozostawić Zarząd Koła w tym składzie, co poprzednio t. zn. Przewodniczy — kol. *Pierzgalski* Aleksander, zast. przew. kol. *Rosiak* Józef, sekretarz — kol. *Starzyński* Ryszard, skarbnik — kol. *Arczyński* Tomasz. Komisja rewizyjna kol. kol. *Różycki, Kominek* i *Kozłowski.*

W wolnych wnioskach omawiano sprawy lokalne.

BYDGOSZCZ.

Walne Zebranie Koła. W marcu b. r. odbyło się doroczne Walne Zebranie członków Koła miejscowego w Bydgoszczy. W zebraniu uczestniczyli: naczelnik parowozowni i jego zastępca oraz Prezes Okręgu kol. *Herneł.* *Porządek* dzienny obejmował: 1. Odczytanie protokułu z ostatniego zebrania. 2. Sprawozdanie ze Zjazdu Okręgowego. 3. Sprawozdanie Zarządu. 4. Dyskusja nad sprawozdaniem. 5. Wybór nowego Zarządu. 6. Sprawy organizacyjne. 7. Wolne wnioski.

Przewodniczył zebraniu kol. *Kwiatkowski.*

Po odczytaniu protokułu z ostatniego zebrania Prezes Okręgu zdał sprawozdanie ze Zjazdu Okręgowego. Członkowie Zarządu Koła zdali sprawozdanie z działalności za ubiegły okres. Przewodniczący Komisji Rewizyjnej stwierdza, że kasa Koła prowadzona była zupełnie prawidłowo i stawia wniosek o udzielenie Zarządowi Koła absolutorjum. W dyskusji nad sprawozdaniem Zarządu brali udział kol. kol.: Migawa, Grodzki i inni. W rezultacie dyskusji udzielono Zarządowi Koła absolutorjum. Przeprowadzone za pomocą tajnego głosowania wybory dały następujące wyniki: Przewodniczący — kol. *Domiński* Piotr, zast. przewodn. — kol. *Pawłowicz* Kazimierz, sekretarz — kol. *Thimm* Zygmunt, zasat. sekr. — kol. *Brzeski* Tadeusz, skarbnik — kol. *Kwiatkowski* Franciszek. Komisja Rewizyjna — kol. kol. *Dudzik, Pietras* i *Drejer.*

W wolnych wnioskach omawiano sprawy Koła miejscowego.

SARNY.

Walne Zebranie Koła. Dn. 27.IV 1930 r. odbyło się Walne Zebranie Koła z następującym porządkiem dziennym: 1. Odczytanie protokułu z ostatniego zebrania. 2. Wewnętrzne sprawy Koła. 3. Wolne wnioski.

Sekretarz Koła, kol. Imach, odczytał protokuł z ostatniego zebrania oraz biuletyn Centrali Nr. 1. Po odczytaniu biuletynu wywiązała się krótka dyskusja, w której uchwalono potępić wstrętną robotę rozbijaczy organizacji. Zebrani wyrazili pełne zaufanie Zarządowi Głównemu Związku, wznosząc okrzyk: „Niech żyje Z. Z. M.! Niech żyje międzynarodowa solidarność klasy pracującej!"

Następnie poruszono sprawę przepału węgla na parowozach przetokowych. W sprawie tej zabierali głos kol. kol. Skalski, Korba, Stąporek, Trzaskoma i inni. W rezultacie dyskusji postanowiono wystąpić w tej sprawie do naczelnika parowozowni.

Przewodn. Koła, kol. Kosiec, jako członek nowozorganizowanego Komitetu kulturalno-oświatowego zdał sprawozdanie z posiedzenia Komitetu, na którem uchwalono szereg wniosków, zmierzających do szerzenia oświaty wśród młodzieży kolejarskiej.

W wolnych wnioskach omawiano sprawy służbowe.

NADESŁANE

Od Zarządu Towarzystwa Kolonij Letnich Pracowników Warszawskiej DKP. otrzymaliśmy zamieszczoną niżej odezwę. *Zwracamy się do członków naszego Związku i czytelników „Maszynisty" z gorącym apelem, aby w miarę możności poparli tę pożyteczną instytucję, pracującą bezinteresownie i z ogromnym pożytkiem dla dobra kolejarzy i ich rodzin.*

DO OGÓŁU PRACOWNIKÓW KOLEJOWYCH DYREKCJI OKRĘGOWEJ KOLEI PAŃSTWOWYCH W WARSZAWIE.

W roku 1922, staraniem grona ludzi dobrej woli, założone zostało Towarzystwo Kolonji letnich pracowników Warszawskiej Dyrekcji Kolejowej, które jako wytyczny cel swej humanitarnej działalności postawiło sobie pieczę nad zdrowiem pracowników oraz rozwojem fizycznym dzieci szerokich warstw społeczeństwa kolejowego. Kto śledził uważnie działalność Towarzystwa, od jego zarania, przyznać musi bezstronnie, że z groszowych składek nielicznych członków, powstała rzecz doniosłego znaczenia, ufundowana została kolonja w Aleksandrowie Kujawskim, gdzie rok rocznie, pod troskliwą opieką wykwalifikowanych wychowawców krzepią zdrowie solankami ciechocińskiemi liczne rzesze dziatwy pracowników kolejowych.

Dążąc do dalszego rozwoju postawionego sobie zadania, w trosce o ratowanie zagrożonego warunkami życia miejskiego, zdrowia przyszłych obywateli kraju, Towarzystwo zdobyło się na śmiałe przedsięwzięcie: przystąpiło mianowicie do budowy własnego uzdrowiska w pięknej i zdrowej miejscowości podgórskiej w Makowie Małopolskim, dokąd sterani codziennym znojem pracownicy i ich rodziny, a szczególniej wstępująca w życie młodzież, udawać się będzie, podczas wywczasów letnich, a nawet zimowych, po zdrowie i siły — by pełną piersią czerpać balsamiczne powietrze gór i lasów podtatrzańskich.

Środki materjalne, jakiemi rozporządza Towarzystwo Kolonji Letnich, w żadnym razie nie sprostają urzeczywistnieniu tego wielkiego i szlachetnego celu, jaki przyświeca zamiarom Towarzystwa. W poszukiwaniu drogi wyjścia na szeroki horyzont przyszłości, opromieniony dumną świadomością przysporzenia krajowi i społeczeństwu zastępów zdrowych i dzielnych obywateli, Towarzystwo Kolonji Letnich zmuszone jest dziś zwrócić się do ogółu pracowników kolejowych z gorącym apelem o pomoc do ukończeniu rozpoczętego dzieła. Do Was kolejarze! którzy niejednokrotnie dawaliście przykład jak ofiarnym czynem niejedno zbożne poczynanie powstało i dało świetne rezultaty, zwraca się Towarzystwo Kolonji Letnich o poparcie i pomoc.

Pomoc zapewniona będzie całkowicie, jeśli skłonicie wszystkich pracowników kolejowych do nieznacznej stosunkowo ofiary, na czas trwania budowy uzdrowiska w Makowie, zamierzonego przypuszczalnie na 3 lata, i opodatkujecie się wszyscy dobrowolnym datkiem miesięcznym po 50 groszy od poborów pracownika etatowego i po 25 groszy od zarobków pracownika nieetatowego. Ofiarodawcy korzystać będą w przyszłości z dobrodziejstw uzdrowiska, gdyż staną się rzeczywistymi członkami.

W głębokiem przekonaniu, że solidarnym wysiłkiem wszystkich kolejarzy stworzymy tę pożyteczną placówkę humanitarno - społeczną, Towarzystwo Kolonji Letnich ze spokojem patrzy w przyszłość, ufne, że zamiarom i podjętym trudom Wy kolejarze nie dacie pójść na marne, a wobec tych, którzy po nas przyjdą, zasłużycie na wdzięczną pamięć o sobie.

Warszawa, w kwietniu 1930 r.

TOWARZYSTWO KOLONJI LETNICH PRACOWNIKÓW WARSZAWSKIEJ DYREKCJI P. K. P.

RADA NADZORCZA:

Dr. Jan Surawski, Józef Wizental, Inż. Kazimierz Zaniewski, Dr. Antoni Krzyczkowski, Lucjan Kozłowski, Józef Mazowiecki, Dr. Zygmunt Roszkowski, Dr. Kazimierz Piotrowski, Franciszek Jankowski, Florjan Zaborowski, Aleksander Lengas, Jan Glass, Józef Nowicki. Inż. Józef Srzednicki.

ZARZĄD:

Dr. Wacław Gronowski, Wacław Skrzypkowski, Stanisław Wolski.

KOMISJA REWIZYJNA:

Jan Poncyljusz, Jan Huttel, Jan Kłobukowski.

ECHA RZADKIEGO JUBILEUSZU KOLEJOWEGO.

Otrzymaliśmy wiadomość, że zebraną w roku bieżącym drogą dobrowolnych składek wśród pracowników Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie z okazji 50-cio lecia pracy w kolejnictwie popularnego Zastępcy Naczelnika Wydziału Elektrotechnicznego, p. Mieczysława Łazowskiego, sumę 4000 zł. jubilat w całości przekazał, jako fundusz wieczysty, na rzecz Towarzystwa Kolonji Letnich pracowników Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie.

Odsetki od tego funduszu zapisodawca przeznaczył całkowicie na zapomogi dla niezamożnych członków Towarzystwa Kolonji Letnich, pracowników Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie, ubiegających się o ulgi w opłacie za pobyt lubo bezpłatny na kolonjach letnich dzieci.

Zapis i warunki zapisu zostały już przyjęte przez Radę Nadzorczą Towarzystwa Kolonji Letnich, która na posiedzeniu w dniu 22 ub. m. zaliczyła zapisodawcę w poczet członków honorowych Towarzystwa Kolonji Letnich.

Szlachetny, wysoce humanitarny i obywatelski czyn p. Łazowskiego znajdzie niewątpliwie naśladowców.

„ROBOTNIK"

Centralny Organ P.P.S.

dociera do wszystkich miejscowości Rzeczypospolitej

codziennie rano

DLA CZŁONKÓW Z. Z. M. PRENUMERATA ULGOWA 4 ZŁ. MIESIĘCZNIE

Adres Administracji: Warszawa, WARECKA 7, tel. 313-80.

Konto P. K. O. 175.

CENY OGŁOSZEŃ: Cała strona — zł. 400.—, ½ strony — zł. 250.—, ⅓ strony — zł. 180.—, ¼ strony zł. 150.—, ⅛ strony — zł. 85.—, 1/16 strony — zł. 45.—.

Wydawca: Zaw. Zw. Maszyn. Kolej. Red. odpow.: Henryk Sommerfeldt.

Odbito w drukarni „Robotnika", Warecka 7.